

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

mende, som i Fjor anslog, at Gennemførelsen af disse Tjenestetidsregler vilde koste en lille Million Kroner, er blevet behagelig berørt ved, at man har kunnet komme igennem med et mindre Beløb, saa vidt som det til Dels skønsvist kan oplyses. Men det ærede Medlem maa altsaa bære denne Skuffelse med Fatning, hvis han da ikke i sin Egenkab af Modstander mod de nye Arbejdstidsregler vil foretrække at dele min Tilfredshed med at være sluppet billigere igennem end forudsat; det var jo nemlig ogsaa en Betragtning, det ærede Medlem vilde gøre gældende, thi de givne Oplysninger, hvis Gennemgang i Enkeltheder her vilde føre altfor vidt, kan der ikke rokkes ved.

Det ærede Medlem nævnte ligesom det ærede Medlem Hr. Korsgaard Spørgsmaalet om Stykgodset og de Beregninger, der var foretaget over, hvorledes Stykgodsbefordringen stillede sig med Hensyn til Overskud eller Underskud, Oplysninger, som falder fuldstændig sammen med Oplysninger, som er indhentet i andre Lande, selv om jeg tror, at Forholdet er grellere her i Danmark.

Det ærede Medlem Hr. Korsgaard sagde, at denne Statistik har ingen Værdi. Jo, den har en ganske overordentlig stor Værdi, for den viser nemlig, hvad man skal lægge Fingeren paa, hvor det er galt. Det er ikke min Opfattelse, at en Fordobling af Stykgodstaksterne vil være mulig. Nej, der er ikke anden Vej at gaa end at finde Maader, hvorpaa Stykgodset kan befordres betydeligt billigere end i Øjeblikket.

Den fremkomne Statistik har ikke haft den Virkning, at vi har maattet sige: Saa lægger vi Stykgodstransporten bort. Det kan Statsbanerne ikke, fordi den betyder noget i det samlede Hele. Men Statistikken har den Indflydelse — det er Værdien af den —, at man indser, at hele Spørgsmaalet om Udgiften ved Stykgodstransporten maa undersøges til Bunds, vi maa se at komme igennem med mindre Udgifter. Det er ikke rigtigt af det ærede Medlem Hr. Korsgaard at ville berøve mig den sikre Tro, jeg har, og at ville berøve Rigsdagen dens Tro paa, at det skulde være muligt gennem en Forenkling og Rationalisering at bringe Udgiften ved Stykgodsbefordringen ned. Jeg i alt Fald haaber, at det maa lykkes.

Ud fra de Oplysninger, der blev givet

Udvalget angaaende de forskellige Befordringsarters større eller mindre Rentabilitet og Forskellen mellem disse Befordringsarters Mængde i Tyskland, Sverige og herhjemme — for saa vidt de samme Oplysninger, jeg lige har givet i mit Svar til det ærede Medlem Hr. Korsgaard —, vilde det ærede Medlem Hr. Kyed slutte, at da Transport af Vognladningsgods som Regel er en rentabel Forretning for Banerne, var ogsaa den generelle Takstnedsættelse i 1927 vedrørende Landbrugseksportvarer, der jo hovedsagelig fremkommer som Vognladningsgods, fuldt ud forsvarlig.

Men saa let slipper det ærede Medlem ikke til at forsvare den generelle Takstnedsættelse i 1927, som for øvrigt ikke omfattede alene Vognladningsgods, men ogsaa alt Stykgods. Thi Spørgsmaalet var ikke i 1927, om Befordringen af Vognladningsgods specielt forrenter sig for Statsbanerne eller ikke. Spørgsmaalet var, om en Takstnedsættelse var forsvarlig eller dog nødvendig for Statsbanernes Skyld. Statsbanerne løb jo med et samlet Underskud i 1926—27 af 22½ Mill. Kr., og Spørgsmaalet var, om den generelle Takstnedsættelse, man foretog i 1927, vilde skaffe Banerne forøget Trafikmængde og derigennem bedre Balance, eller den dog vilde bevirke, at Statsbanerne beholdt en Trafik, de ellers vilde have mistet.

Disse to Spørgsmaal har Statsbanernes statistiske Kontor behandlet indgaaende ved at foretage en Sammenligning mellem Aarene 1926—27 og 1927—28 og besvaret benægtende. Svaret gik kortelig resumeret ud paa: Statsbanerne har ikke faaet væsentlig mere Trafik som Følge af sin Takstnedsættelse; og Statsbanerne har tabt mere i Fragnedsættelse, end hvis Takstnedsættelsen ikke var kommet i Stand. Det viste sig ogsaa, at Underskuddet gik fra 22½ Mill. Kr. i 1926—27 op til 31 Mill. Kr. i 1927—28.

Disse Undersøgelser af det statistiske Kontor viser, hvorledes det i overvejende Grad er andre Forhold end Jernbanetaksterne, der er bestemmende for den Trafik, Banerne faar, hvilken Indflydelse Konjunkturerne indenfor Landet har herpaa, hvilken Rolle Kvantiteten og Kvaliteten af Landets Høst spiller for Jernbanetrafikken, og endelig, hvilken Rolle Forholdene i Udlandet spiller med Hensyn til den Mængde af vore Landbrugseksportvarer, Ud-